

### Résumé

Les éruptions de violence de septembre 2020 ont rendu visible les défis des transports à Mayotte. En effet, les tensions se sont cristallisées autour de la grève des opérateurs de transport scolaires, en raison de désaccords sur la gestion de la délégation de ce service public. Les jeunes de Mayotte ne pouvant bénéficier des bus de transports scolaires ont alors manifesté leur mécontentement en bloquant les trois principales voies de sortie de Mamoudzou, isolant la capitale durant trois jours. Cette crise résume parfaitement la situation préoccupante du transport à Mayotte, avec notamment les enjeux des déséquilibres territoriaux, de la faiblesse du réseau des transports en commun, le rapide étalement urbain et les phénomènes d'engorgement.

Quatrième plus petit département de France avec 376 km<sup>2</sup>, Mayotte est un territoire devant faire face à de nombreuses contraintes physiques : une barrière de corail restreignant l'installation de ports en eaux profondes, un territoire exigu et marqué par d'importants dénivelés incitant l'installation sur les côtes, une division entre Grande et Petite Terre nécessitant des infrastructures spécifiques.

Entre 1975 et aujourd'hui, le secteur des transports à Mayotte a connu une évolution très importante, due aux phénomènes d'évolution du niveau de vie, d'urbanisation et de croissance démographique très importante. En effet, la centralisation des centres de décision et d'emploi à Mamoudzou, ainsi que la croissance urbaine des villages autour de la capitale (Mtsapéré, Koungou, Kawéni, Passamainty), ont entraîné un déséquilibre territorial très important en faveur du Nord est de Mayotte, entraînant une nette augmentation des besoins en termes de transport. De plus, l'augmentation du niveau de vie mahorais a entraîné une croissance importante du nombre d'acquisitions de voiture, bien que le taux d'équipement automobile demeure assez faible.

### Cartographie



Source: Observatoire de Mayotte

### Principaux chiffres :

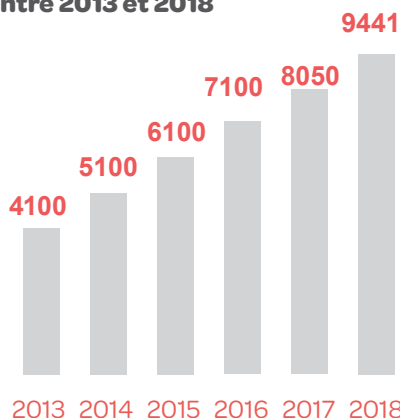
**13388** Nombre moyen d'usagers par jour de la barge à Mayotte.



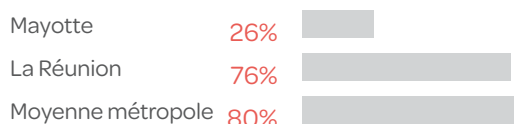
**1000** Nombre moyen prévu d'usagers des routes de Mayotte (par jour)

**2000** Nombre moyen d'usagers des routes de Mayotte (par jour)

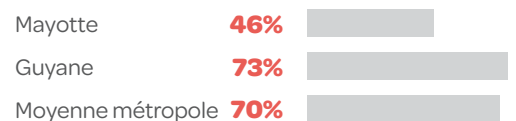
### Evolution du parc automobile entre 2013 et 2018



### % des ménages disposant d'au moins une voiture (2014)



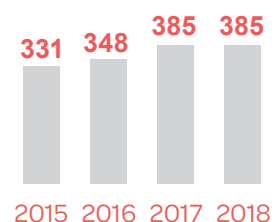
### % des personnes employées utilisant une voiture pour se rendre au travail (2017)



### Tonnage manipulé au port de Longoni



### Evolution du nombre de passagers de l'aéroport de Pamandzi entre 2015 et 2018 (en milliers)



La combinaison d'une forte polarisation économique, d'une croissance démographique et urbaine très importante, ainsi que l'élévation du niveau de vie montre les limites des infrastructures de transport mahorais. Cela provoque la multiplication des engorgements. Ce phénomène accentue par ailleurs les inégalités sociales et territoriales: il enclave encore plus les populations isolées, ne pouvant ni se financer le permis de conduire, ni acheter de voiture, ni l'entretenir dans de bonnes conditions.

Le système de transport en commun, bien que largement utilisé par les mahorais au quotidien, doit lui aussi assurer sa transition. Assurée par la barge et les taxis minibus, l'offre des transports en commun rencontre des difficultés à s'adapter aux nouvelles attentes des mahorais. Il y a donc un besoin de plus en plus pressant pour la mise en place de l'extension ou de la création d'autres lignes de transport en commun (lignes de bus, lignes de liaisons de barges Longoni - Mamoudzou - Dombéni). Les réseaux de transport en commun, pour le moment très majoritairement assurés par les taxis minibus, sont également mis sous pressions par l'augmentation du trafic sur le territoire.

## L'action publique française et les principaux acteurs en présence

Le transport à Mayotte a très longtemps été assuré par les réseaux informels des taxis minibus, qui a par la suite été reconnu par les autorités administratives. Cette formalisation se révèle cependant plus complexe en raison de la concurrence des taxis informels non reconnus, causant un grand nombre de tensions entre ces acteurs.

Le conseil général a par la suite commencé à assurer sa coordination des transports en commun en créant le service de transport scolaire *Halo* en 2010. Cependant, ce service doit faire face depuis 2019 à une série de dysfonctionnements dus à des blocages administratifs empêchant son bon fonctionnement, et occasionnant différentes tensions sociales. Ainsi, la crise de la rentrée de Septembre 2020 était directement associée aux enjeux du transport à Mayotte. D'après le plan départemental de développement du transport à Mayotte, de nouvelles lignes de bus (notamment le réseau Caribus) sont prévues pour 2023.

Le constat des dysfonctionnements chroniques du système de transport à Mayotte a par ailleurs encouragé la créativité d'un certain nombre d'associations et d'entreprises visant à répondre à des enjeux diversifiés pour améliorer la situation du transport. Ainsi, l'entreprise Garico entreprend de déployer le covoiturage sur le territoire Mahorais. De la même manière Mlezi Maore cherche à améliorer l'accès à la voiture à Mayotte en projetant la mise en place d'une école de conduite sociale.

Par ailleurs, les infrastructures de transport plus lourdes, reliant Mayotte au reste du monde doivent aussi s'engager dans une démarche d'évolution et de croissance. En effet, l'adaptation du port de Longoni et l'agrandissement de l'aéroport de Pamandzi sont cruciaux pour assurer le développement économique à moyen terme de Mayotte. Ces investissements nécessaires permettront d'assurer une meilleure qualité de vie en abaissant les coûts de transports pour les mahorais, tout en rendant le territoire plus attractif et créateur d'emplois. Les investissements importants de l'Etat sur la zone portuaire de Longoni a pu renforcer le développement du commerce international lié à ce territoire.

## Les propositions de Mlezi Maore

### Lutter contre les inégalités territoriales et l'engorgement des voies d'accès de la capitale en impulsant une meilleure distribution des bassins d'emploi

- Encourager les administrations publiques et les principaux acteurs économiques pourvoyeurs d'emplois à se déplacer vers les autres communes de Mayotte (Chirongui, Sada, Mt'samboro, Bandrélé, Combani)

### Renforcer le réseau de transports alternatifs à la voiture pour limiter l'engorgement des voies principales

- Encourager les habitants à l'usage de transports alternatifs non ou peu polluants (vélos, scooters) en créant des infrastructures dédiées (voies cyclables, abris à vélos).
- Achever la mise en place des lignes de transport par barges entre Longoni et Dombéni via le lagon.

### Garantir à tous une liberté de mouvement

- Soutenir les mahorais dans leur procédure pour obtenir le permis de conduire en renforçant les dispositifs d'écoles de conduite sociale

## Sources:

IEDOM 2019: Rapport Annuel de l'année 2018

[https://www.iedom.fr/IMG/pdf/iedom\\_-\\_rapport\\_annuel\\_2018\\_mayotte.pdf](https://www.iedom.fr/IMG/pdf/iedom_-_rapport_annuel_2018_mayotte.pdf)

Préfecture de Mayotte, 2016 Plan Global Déplacement Mayotte

<http://www.mayotte.gouv.fr/content/download/5234/44181/file/com%20de%20presse%20COPIL2%2028-01-2016%20V2.pdf>

Le Monde, A Mayotte, la protestation des élèves contre la grève des transports scolaires s'envenime, article du 2 septembre 2020

[https://www.lemonde.fr/societe/article/2020/09/02/a-mayotte-la-protestation-des-eleves-contre-la-greve-des-transport-scolaires-s-envenime\\_6050767\\_3224.html](https://www.lemonde.fr/societe/article/2020/09/02/a-mayotte-la-protestation-des-eleves-contre-la-greve-des-transport-scolaires-s-envenime_6050767_3224.html)

Marie-Annick Lamy-Giner, Mayotte, un DOM insulaire entre enclavement et ouverture, 2015

<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/mobilites-flux-et-transport/corpus-documentaire/mayotte-un-dom-insulaire-a-desenclaver>